



CONGRESSO NACIONAL

MPV 595

00541

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 13/12/2012	Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.			
Autor Senadora Ana Amélia (PP- RS)			Nº do Prontuário	
1. <u>Supressiva</u> 2. <u>Substitutiva</u> 3. <u>Modificativa</u> 4. <u>x</u> <u>Aditiva</u> 5. <u>Substitutivo Global</u>				
Página	Artigo 49	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao artigo 49 da Medida Provisória nº 595, de 2012 o seguinte § 3º:

"Art. 49.

§ 3º Os contratos de arrendamento de áreas, terminais ou instalações portuárias, utilizados no abastecimento de combustíveis e, por esse motivo, considerados de utilizada pública nos termos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, e que tenham sido celebrados anteriormente à Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, devendo ser adaptados a esta Lei, e prorrogados pelo prazo de 25 anos, a contar da data em que ocorrer a adaptação, condicionados às mesmas revisão e obrigações referidas no § 2º deste artigo." (NR)

JUSTIFICATIVA

Até a promulgação da Lei nº 8.630/1993 (conhecida como Lei dos Portos ou de Modernização dos Portos), a legislação permitia às Administrações dos Portos a prorrogação continuada da vigência dos contratos de arrendamento de suas áreas ou instalações portuárias, por meio de sucessivos termos aditivos que estendiam o prazo contratual (limitado pela nova lei ao máximo de 50 anos), já compreendidas todas as prorrogações. Para assegurar a transição, a Lei 8.630 determinou que os contratos existentes na data de sua promulgação tivessem cláusulas e condições adaptadas às novas normas, inclusive quanto ao seu prazo de vigência, com o intuito de melhorar a defesa do patrimônio público e a qualidade da prestação dos serviços portuários.

O Poder Executivo tinha o prazo de 180 dias para fazer a indispensável adaptação de todos os contratos vigentes, para todos os tipos de terminais, áreas e instalações portuárias. Os contratos dos terminais de uso privativo foram, de fato, adaptados aos parâmetros da nova legislação, independentemente dos seus prazos estarem vencidos ou a vencer. Porém, o problema é que o mesmo não aconteceu com os contratos de arrendamento de áreas ou instalações situadas dentro da área de portos públicos, que foram firmados com as Administrações dos Portos anteriormente à promulgação da lei, e cuja adaptação dependia de ato manifesto dessas Administrações.

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 13/12/2012 às 17:28
Rodrigo Redritchuk - Mat. 220842

Essa lamentável lacuna gerou injusto desequilíbrio na indispensável isonomia que deve existir entre os terminais privativos e os terminais públicos que integram o sistema portuário nacional. É nesse sentido que esta emenda é apresentada, para corrigir tal desequilíbrio ao autorizar e determinar às Administrações dos Portos que procedam a adaptação dos contratos de arrendamento de áreas ou instalações situadas dentro da área do porto público que tenham sido por elas firmados anteriormente à Lei 8630 e que se encontrem adimplentes às condições contratuais, ainda que o respectivo prazo contratual se encontre vencido.

Ressalta-se que a gravidade da situação e a existência do direito de adaptação é reconhecido em várias instâncias da Administração Pública, e alguns órgãos já tiveram a iniciativa de normatizar a concessão desse direito. Por reconhecerem que a natureza e relevância da exploração dos serviços prestados, e para preservar o interesse público diante da possibilidade de interrupção, requereram a manutenção da relação avençada, desde que fossem atendidos e adequados os seus termos, no que couber, à legislação vigente. Também afirmam que os contratos de arrendamento anteriores à lei nº 8.630/1993 poderão receber novo aditivo contratual de prorrogação, haja vista a necessária isonomia de tratamento aos arrendatários e a vigência dos instrumentos contratuais.

Cabe alertar que a adaptação aqui defendida, além de assegurar a legitimidade do direito nos contratos de arrendamento, trará os seguintes benefícios:

- segurança jurídica para a continuidade de investimentos de modernização da infraestrutura portuária e expansão da capacidade operacional atualmente em curso.
- garantia da prestação ininterrupta de serviços públicos estratégicos, como a distribuição de combustíveis e gás.
- repactuação dos valores contratuais, com base na prática concorrencial saudável para o setor portuário, e conseqüente aumento de receita para as Autoridades Portuárias, sem que haja hiato na continuidade das operações portuárias ou paralisação dos serviços e atendimentos.
- fortalecimento do Porto Público e afastamento do risco de judicialização.

Observa-se que, ao se evitar a adoção de prazos inferiores aos 50 anos previstos em lei, preserva-se o interesse público, especialmente quando não houver, na forma exigida pela Constituição Federal, a motivação “explícita, clara e congruente”, o que poderia configurar prejuízo aos direitos dos arrendatários e eventuais ônus ao Erário na indenização dos prejuízos causados a esses direitos.

Também observa-se que a adaptação proposta não gerará aumento de despesa, uma vez que os contratos já existem, não são onerosos para a Administração Pública e sua adaptação certamente dependerá de uma atualização do valor dos arrendamentos, o que reforçará a receita das Administrações Portuárias.

Além disso, a presente emenda visa preservar importante setor da economia, responsável pelo abastecimento nacional de combustíveis, que devido as suas peculiaridades, essencialidade e segurança para a sociedade como um todo é considerado de utilidade pública na forma da Lei 9.847/99.

Cabe registrar, que diversas distribuidoras de combustíveis operam terminais localizados em áreas de portos públicos, indispensáveis ao abastecimento dos estados onde estão localizados. Alguns com mais de 50 anos de existência e são responsáveis pelo suprimento da totalidade do óleo diesel, gasolina, querosene de aviação, óleos combustíveis e etanol consumidos.

A utilização de um terminal em porto público pelas empresas distribuidoras de

combustíveis é uma atividade meio, necessária à cadeia integrada de suprimentos e logística para a abastecimento do país.

Adite-se, ainda, que no momento o mercado de combustíveis automotivos e produtos de aviação apresente crescimento expressivo de demanda. O volume de comercialização de gasolina e óleo diesel vem batendo recordes crescentes em função do aumento acentuado do consumo. Nos últimos três anos as vendas de gasolina crescem 60% enquanto as de óleo diesel cerca de 25%. Para atender essa nova realidade a Petrobras, alavancou substancialmente suas importações destes combustíveis, evidenciando ainda mais a importância estratégica dos terminais portuários para o abastecimento.

As companhias distribuidoras, por sua vez, precisam dimensionar urgentes investimentos para ampliar e construir terminais portuários e de armazenamento de combustíveis, bem como a respectiva infraestrutura logística. Estes investimentos são potencializados pela necessidade de atender novos produtos como Biodiesel, Diesel S50 e Diesel S10.

É importante ressaltar, de forma clara e inequívoca, que uma eventual licitação das áreas dos atuais terminais, com concessão ou arrendamento para novos operadores poderá levar a sério comprometimento do abastecimento de combustíveis, dentre outros, pelos seguintes motivos:

- ✓ Distribuidoras dependem dos terminais para suprir suas redes de postos, clientes industriais, empresas de transporte público e centrais termelétricas;
- ✓ Novos operadores poderiam impor custos onerosos para uso por terceiros;
- ✓ Não existem alternativas viáveis para o abastecimento das regiões hoje atendidas por cabotagem.

Pelos argumentos apresentados, propõe-se esta emenda que dará ao texto final da Medida Provisória 595/2012 as necessárias constitucionalidade e segurança jurídica.

PARLAMENTAR

Senadora Ana Amélia (PP-RS)

